

Dziennik ustaw Państwa

dla

królestw i krajów reprezentowanych w Radzie państwa.

Zeszyt XXX. — Wydany i rozesłany dnia 1 czerwca 1870.

77.

Dokument koncesyi z dnia 21 kwietnia 1870,

na budowę i ruch parowej kolei żelaznej z Ołomuńca wzdłuż doliny bystrzyckiej na Bruntal i Karnów do granicy krajowej austriacko-pruskiej, ewentualnie dla połączenia z siecią kolei pruskiej w kierunku Głębczyc, wraz z kolejami bocznymi: a) z Karnowa do Opawy; b) z Karnowa na Albrechtice do granicy krajowej austriacko-pruskiej, ewentualnie dla połączenia z siecią kolei pruskiej w kierunku Nisy; c) z pewnego punktu linii głównej Ołomuniec-Dolina Bystrzycka-Karnów-granica krajowa do Wrbnia; d) z Kriegsdorfu do Rymarzowa.

My Franciszek Józef Pierwszy, z Bożej łaski Cesarz Austriacki;

Apostolski król Węgier, król Czech, Dalmacyi, Kroacyi, Sławonii, Galicyi, Lodomeryi i Illiryi; Arcyksiążę Austrii; Wielki Książę Krakowa, Książę Lotaryngii, Salzburga, Styryi, Karyntyi, Krainy, Bukowiny; Górnego i Dolnego Szląska; Wielki Książę Siedmiogrodu; Margrabia Morawii, uksiążęcy Hrabia Habsburga i Tyrolu, itd. itd. itd.

Gdy Robert hrabia Liechnowsky, Maxymilian Machanek, Bracia Klein, Maurycy Primavesi, Emanuel Proskowetz, Edward Böhm, Dr. Innocenty Zaißner, Dr. Karol Wilhelm Dietrich, Dr. Karol Schrötter, Antoni Luft, Alojzy Larisch, Edward Förster, C. R. O. Schüler i Leopold Tuschla, podali prośbę o udzielenie im koncesyi na budowę i ruch parowej kolei żelaznej z Ołomuńca wzdłuż doliny bystrzyckiej na Bruntal i Karnów do granicy krajowej austriacko-pruskiej, ewentualnie dla połączenia z siecią kolei pruskiej w kierunku Głębczyc, wraz z kolejami bocznymi: z Karnowa do Opawy; z Karnowa na Albrechtice do granicy krajowej austriacko-pruskiej, ewentualnie dla połączenia z siecią kolei pruskiej w kierunku Nisy, tudzież z pewnego punktu linii głównej Ołomuniec-Bruntal-Karnów-granica krajowa do Wrbnia i z Kriegsdorfu do Rymarzowa, widziny się spowodowani ze względu na pożyteczność tego przedsięwzięcia dla ogółu, udzielić wspomnianym petentom niniejszą koncesyą na zasadzie ustawy z dnia

13 kwietnia 1870 (Dz. u. p. Nr. 56) o uwolnieniu nowych linii kolei żelaznych od podatków, jak następuje:

§. 1. Nadajemy koncesyonaryuszom prawo budowy i ruchu parowej kolei żelaznej z Ołomuńca wzdłuż doliny bystrzyckiej na Bruntal i Karnów do granicy krajowej austriacko-pruskiej, ewentualnie dla połączenia z siecią kolei pruskiej w kierunku Głębczyc, wraz z kolejami bocznymi:

- a) z Karnowa do Opawy;
- b) z Karnowa na Albrechtice do granicy krajowej austriacko-pruskiej, ewentualnie dla połączenia z siecią kolei pruskiej w kierunku Nisy;
- c) z pewnego punktu linii głównej Ołomuniec-Bruntal-Karnów-granica krajowa do Wrbnia;
- d) z Kriegsdorfu do Rymarzowa.

§. 2. Budowa i urządzenia ruchu tych kolei mają być wykonane według planów szczegółowych, przez ministerium handlu zatwierdzonych.

W szczególności należy także przy budowie stosować się do wymagań jakie postawi ministerium handlu, jakoteż do istniejących ogólnych przepisów budowniczych i policyjnych.

Pozwolenie na zmiany w planach budowy zastrzega się administracji państwa, jeżeli takowe w skutek rezultatu rewizyi technicznej, tudzież w skutek oględzin śladu, przedsięwziąć się mających przez komisję polityczną w myśl przepisu §. 6 ustawy o koncesyach na koleje żelazne *) okazażą się potrzebnymi tak w interesie obrotu publicznego, jak dla zabezpieczenia trwałości kolei, tudzież dla zadość uczynienia postanowieniom prawnym.

Gdyby przy wykonaniu budowy okazało się że ze względów budowniczno-ekonomicznych lub ze względu na ruch, potrzebną lub pożądaną jest zmiana śladów kolei lub planów szczegółowych, która jednak nie zmienia kierunku kolei oznaczonego w §. 1. i w obec śladu zatwierdzonego nie może w ogólności pogorszyć stosunków poziomu i kierunku, do zmiany takiej potrzeba uzyskać pozwolenie administracji państwa.

Budowa ziemna sieci kolei może być ograniczona na pokład pod jedną kolej.

Administracja państwa ma prawo domagać się wzniesienia budowy ziemnej pod drugą kolej, tudzież położenia tejże w miejscach, w których uzna tego potrzebę, jeżeli w ciągu dwóch po sobie następujących lat, roczny przychód bruto z jednej mili przewyższy sumę 180.000 złr. srebrem.

Wszystkie mosty mogą być zbudowane z drzewa, wyjąwszy filary wspierające lub kobylice.

Względem użytkowania dworców kolei już istniejących, jakoteż względem urządzenia służby ruchu w miejscach przejścia z jednej kolei na drugą, koncesyonaryusze zobowiązują się zawrzeć ugodę z interesowanymi administracjami kolei. Koszta budowy w razie potrzeby rozszerzenia dworców obcych kolei winni ponieść koncesyonaryusze.

Co do przedłużenia kolei ku Głębczycom i Nisie a względnie co do połączenia obu kolei i służby ruchu zastrzega się układ odnośnych postanowień aż do zawarcia traktatu państwa z rządem król. pruskim a koncesyonaryusze zobowiązują się poddać tym postanowieniom i wynikającym z nich obowiązkom. Zresztą przy zawieraniu i wykonaniu traktatu państwa będzie się miało ile możności wzgląd na interes koncesyonaryuszów.

W braku porozumienia zastrzega się administracji państwa prawo ustanowienia warunków co do wzajemnego używania wagonów sąsiednich kolei krajowych i co do łączenia linii z kolejami prowadzącymi z kopalni i innymi na własną potrzebę.

*) Dziennik ustaw państwa z roku 1854, Nr. 238.

§. 3. Co do budowy koncesyonowanej kolei żelaznej koncesyonaryusze zobowiązują się :

- a) linią główną Ołomuniec-Bruntal-Karnów, tudzież
- b) linie boczne Karnów-Opawa i Karnów-Albrecheice rozpocząć w ciągu trzech miesięcy po stanowczem wydaniu koncesyi, a najpóźniej w ciągu trzech lat, licząc od tego terminu, linie te ukończyć i oddać na użytek publiczny.
- c) Koncesyonaryusze są nadto obowiązani wybudować koleje boczne z pewnego punktu linii głównej Ołomuniec-Karnów do Wrbná i z Kriegsdorfu do Rymarzowa, jednak dopiero w tedy, gdy kapitał akcyjny będzie przynosił 6 proc. czystego dochodu.

W każdym jednak razie budowa tych kolei bocznych winna być rozpoczętą najpóźniej po upływie trzech lat licząc od dnia otwarcia ruchu na linii głównej z Ołomuńca do Karnowa, i ukończoną w ciągu następnego roku.

Przedłużenie kolei z Karnowa ku Głębczycom i z Albrecheice ku Nisie, tudzież termina w których budowa tych przedłużeń ma być rozpoczęta i ukończona, zależeć będą od odnośnej ugody z rządem król. pruskim.

W żadnym razie jednak budowa takowego przedłużenia nie będzie zażądaną pierwiej, dopóki linia główna Ołomuniec-Bruntal-Karnów nie zostanie ukończona.

Dopełnienie tego zobowiązania koncesyonaryusz winien zabezpieczyć złożeniem kaucyi w kwocie 100.000 złr. w walucie austriackiej.

Ta kwota kaucyjna winna być złożona w gotowiznie albo w papierach giełdowych według wartości obiegowej, lub w wexlach wypłacalnych przez bank.

Akta i dokumenta z tego powodu spisać się mające, wolne są od opłat i stempli.

§. 4. W celu doprowadzenia do skutku kolei koncesyonowanej nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia według postanowień odnośnych przepisów prawnych.

Ma być także przyznane koncesyonaryuszom podobne prawo w razie budowy kolei bocznych prowadzących do poszczególnych zakładów przemysłowych, jeżeli administracya państwa ze względu na interes publiczny uzna potrzebę budowy takich kolei.

§. 5. Przy budowie i ruchu kolei koncesyonowanej, winni koncesyonaryusze trzymać się osnowy niniejszego dokumentu koncesyi, jakoteż istniejących w tym względzie ustaw i rozporządzeń (mianowicie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 i regulaminu ruchu kolei żelaznych z dnia 16 listopada 1851 *), tudzież ustaw i rozporządzeń jakie w przyszłości mogą być wydane.

§. 6. W szczególności zaś, według przepisu §. 68 rzeczonego regulaminu ruchu kolei żelaznych, koncesyonaryusze winni przewozić bezpłatnie pocztę i służbę pocztową, przyczem administracya pocztowa ma prawo oznaczać dla pociągów odchodzących codziennie ze stacyi końcowych godzinę odjazdu i szybkość w każdym kierunku.

Ile razy do służby pocztowej potrzeba będzie więcej jak jednego ośmiokołowego, lub dwóch czterokołowych wagonów, koncesyonaryusze otrzymają za każdy następny wagon wynagrodzenie od mili według słuszności ułożyć się mające.

Jeżeli administracya pocztowa uzna potrzebę zaprowadzenia na kolei koncesyonowanej kolei poczty ruchomej, jaka istnieje już na innych kolejach austriackich, natenczas koncesyonaryusze winni dostarczyć bezpłatnie i utrzymywać zamiast zwykłych ośmio- lub czterokołowych wagonów, potrzebne do tego celu wagony ośmio- lub czterokołowe, urządzone dla poczty ruchomej według wymagania administracyi pocztowej.

Do pełnienia służby pocztowej w stacyach odbioru i wydawania listów ma być wyznaczone bezpłatnie stosowne biuro w gmachu kolei żelaznej, a co się tyczy zaspokojenia innych potrzeb, jakieby się w tym celu okazały, będzie zawarta osobna umowa.

*) Dziennik ustaw państwa z roku 1852, Nr. 1.

Koncesyonaryusze są nadto obowiązani przewozić i oddawać we właściwych stacjach, bez osobnego wynagrodzenia, przesyłki pocztowe, odchodzące bez asystencyi urzędników pocztowych lub sług, z wyjątkiem przesyłek wartościowych.

Korespondencye odnoszące się do zarządu kolei, prowadzone między dyrekcją kolei (radą zawiadowczą) a jej podrzędnymi organami, lub korespondencye tych ostatnich między sobą, mają być przewożone na odnośnych liniach kolei przez sług kolejowych.

§. 7. Koncesyonaryusze zobowiązują się pozwolić administracyi telegrafów państwowych prowadzić linie telegraficzne wzdłuż kolei na swoim gruncie bez osobnego wynagrodzenia.

Administracya telegrafów winna jednak porozumieć się z koncesyonaryuszami co do miejsca na prowadzenie linii.

Nadto koncesyonaryusze winni wziąć na siebie bez osobnego wynagrodzenia czuwanie nad zbudowaną linią telegraficzną i polecić to służbie kolejowej.

Natomiast koncesyonaryusze mają prawo przymocować do pali telegrafów państwa, druty telegrafów ruchu.

Używanie telegrafów ruchu ogranicza się wyłącznie na korespondencye odnoszące się do ruchu kolei, jeżeli administracya państwa nie wyda osobnego rozporządzenia, dotyczącego depeszy państwowych, tudzież jeżeli nie zostanie zawarta umowa odnosząca się do depeszy prywatnych; używanie telegrafów ruchu zostaje przeto pod wpływem i nadzorem administracyi państwa.

§. 8. Wysokość cen jazdy i przewozu towarów poddaje się następującym ograniczeniom:

Taryfa maksymalna od mili austriackiej a mianowicie dla podróżnych, od osoby:

w pierwszej klasie	36	ct.	wal.	austr.
„ drugiej „	25	„	„	„
„ trzeciej „	15	„	„	„
„ czwartej „ (dla stojących)	9	„	„	„

Taryfa maksymalna dla towarów przy zwykłej szybkości od cetnara cłowego i mili:

I klasa	2	ct.	wal.	austr.
II „	2·25	„	„	„
III „	3	„	„	„

Wyjątkowo wyznaczają się następujące ceny frachtu dla przedmiotów poniżej wymienionych, przesyłanych na odległość przeszło 5 mil i jeżeli wagony będą niemi zupełnie napełnione, które za odległość przeszło 5 mil mają być doliczone do cen normalnych przypadających za pierwsze 5 mil:

A. Od zboża i ziarn strączkowych, soli, żelaza i wyrobów żelaznych, drzewa opałowego i do rznienia, 1·5 ct. wal. austr.

B. Od węgla kamiennych, koksu, torfu prasowanego, żywicy, brył żelaznych, kamieni wapiennych i budulcowych, tudzież szyfru 1 ct. wal. austr.

Jako opłata za ekspedycję pobierane będą przy wszelkich towarach 2 ct. od cetnara cłowego, w którą to kwotę jest już wliczona należytość za naładowanie i wyładowanie, tudzież asekuracya powszechna.

Jeżeli strona załatwia naładowanie i wyładowanie natenczas tytułem opłaty za ekspedycję pobierane będzie tylko 1·5 ct. od cetnara cłowego.

Co się tyczy cen frachtu od innych przedmiotów, ustanowienia opłaty od składu, klasyfikacyi towarów i innych postanowień względem ruchu, tak postępować należy, aby odnośne ceny i postanowienia w żadnym względzie nie były wyższe i uciążliwsze niż na północnej kolei państwa.

Przy wymiarze cen frachtu na liniach ze spadkiem 1·70 i wyżej, pozwala się liczyć te linie jako długość $1\frac{1}{2}$ razy wziętą.

Uregulowanie cen jazdy i frachtu w granicach powyżej ustanowionych, zostawia się koncesyonaryuszom.

Nie może tu jednak mieć miejsca osobiste przekładanie jednych nad drugich. Jeżeli zatem któremu z odsyłających lub przedsiębiorców przewozu przyzwala się pod pewnemi warunkami zniżenie cen przewozu lub inne ulgi, natenczas zniżenie to lub ulga winny być przyzwolone wszystkim odsyłającym lub przedsiębiorcom przewozu, którzy zgodzą się na te same warunki.

Wszelkie taryfy specyalne muszą być obwieszczane publicznie.

Zresztą zastrzega się prawodawstwu moc uregulowania w każdym czasie postanowien taryfy jazdy i przewozu towarów; koncesyonaryusze winni poddać się takiemu uregulowaniu.

Administracyi państwa w każdym razie będzie zarządzić odpowiednie zniżenie cen jazdy i frachtu wraz z należytościami pobocznemi, jak tylko dochód czysty ostatnich dwóch lat wynosić będzie więcej niż dziesiąty procent kapitału zakładowego.

§. 9. Pozwala się aby ceny jazdy i przewozu towarów były obliczane i pobierane w krajowej monecie srebrnej, jednak w ten sposób, że należytość przypadająca z uwzględnieniem wartości obiegowej, winna być przyjmowaną także w walucie krajowej.

Redukcya taryfy na walutę krajową ma się odbywać co miesiąc, na żądanie koncesyonaryuszów, jakoteż z rozporządzenia administracyi państwa według przeciętnego kursu srebra w ostatnim miesiącu, przyczem jednak bez zezwolenia koncesyonaryuszów nie może nastąpić zniżenie poniżej 5 proc. kursu przeciętnego.

§. 10. Transporta wojskowe winny być przewożone według taryfy niższej, a mianowicie według ugody zawartej w tym względzie, jakoteż co do ulg dla wojskowych, między ministerstwem wojny a dyrekcją kolei północnej Cesarza Ferdynanda pod dniem 18 czerwca 1868 *), której postanowienia mają stanowić integralną część składową niniejszego dokumentu koneesyi.

Gdyby jednak ze wszystkimi lub z większą częścią kolei austriackich ułożone zostały, co do transportów wojskowych korzystniejsze dla państwa postanowienia, takowe mają obowiązywać także na kolei koncesyonowanej.

Postanowienia te winny być zastosowane także do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa uorganizowanych na sposób wojskowy.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki austriackich kolei żelaznych ugody względem niesienia wzajemnej pomocy dostarczeniem środków przewozowych, przy przewozie większych transportów wojskowych.

§. 11. Urzędnicy państwa, oficyaliści i słudzy, którzy z polecenia władzy mającej nadzór nad administracją i ruchem kolei żelaznych, lub dla zabezpieczenia interesów państwa na zasadzie tej koneesyi lub w sprawach dochodów, używają kolei żelaznej i wykażą się poleceniem tej władzy, winni być przewożeni bezpłatnie wraz z pakunkiem podróжным.

§. 12. W wypadkach nadzwyczajnej drożyzny żywności w cesarstwie austriackiem, administracya państwa ma prawo zniżyć ceny przewozu tychże do połowy ceny maksymalnej.

§. 13. Koncesyonaryuszom nadaje się prawo zawiązania spółki akcyjnej i celem pozyskania potrzebnych funduszów, pozwala się im wydawać akcye i obligacye z prawem pierwszeństwa, opiewające na okaziciela lub na imię, które na giełdach austriackich mogą być sprzedawane i urzędownie notowane.

Suma uzyskana za pomocą obligacyi z prawem pierwszeństwa nie może przewyższać trzech piątych części kapitału zakładowego.

*) Rozporządzenia normalne c. k. dziennika rozporządzeń dla armii z roku 1868, zeszyt 21, Nr. 97.

Jeżeli obligacye z prawem pierwszeństwa będą wydawane w walucie zagranicznej, natenczas należy także uwidocznic kwotę w walucie austriackiej.

Umorzenie obligacyi z prawem pierwszeństwa, winno nastąpić przed umorzeniem akcyi.

Spółka wchodzi we wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryuszów; statuta spółki wymagają zatwierdzenia ze strony administracyi państwa.

§. 14. Koncesyonaryusze mają prawo ustanawiać ajencye w kraju i za granicą, tudzież urządzić środki przewozowe dla osób i towarów wodą i lądem z zachowaniem istniejących przepisów.

§. 15. Państwo przyzwała kolei koncesyonowanej następujące ulgi:

1. Uwolnienie od podatku dochodowego i uiszczania opłat stemplowych od kuponów, tudzież od wszelkiego podatku, jaki mocą przyszłych ustaw może być zaprowadzony, na przeciąg lat trzydziestu;

2. uwolnienie od stempli i opłat przy wszystkich kontraktach, podaniach i innych dokumentach w celu pozyskania kapitału, tudzież w przedmiocie budowy i urządzenia kolei, aż do chwili otwarcia ruchu;

3. uwolnienie od stempli i opłat pierwszej emisyi akcyi i obligacyi z prawem pierwszeństwa, jakoteż kwitów tymczasowych, tudzież od opłat za przeniesienie własności przy zakupnie gruntów.

§. 16. Administracya państwa ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei, tudzież urządzenie ruchu są wykonane we wszystkich częściach odpowiednio celowi i trwale, i zarządzić, aby błędy w tym względzie były powstrzymane, a względnie usunięte.

Administracya państwa, ma także prawo wglądać w administracyą za pośrednictwem wydelegowanego przez siebie organu.

Komisarz przez administracyą państwa ustanowiony ma także prawo znajdować się na posiedzeniach wydziału zawiadowczego, tudzież na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za stosowne i zawieszać wszelkie rozporządzenia szkodliwe interesowi państwa.

Za ustanowione niniejszem nadzorowanie przedsiębiorstwa budowy, koncesyonaryusze winni ze względu na połączony z temże ciężar czynności uiszczać do skarbu państwa, roczne wynagrodzenie pauszalne, którego wysokość oznaczy administracya państwa.

§. 17. Czas trwania koncesyi, z wyrzeczoną w §. 9 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, ochroną przeciwko zakładaniu nowych kolei, ustanawia się na lat dziewięćdziesiąt, licząc od dnia otwarcia ruchu na wszystkich koncesyonowanych w §. 3 ad a) i b) wymienionych liniach kolei i gaśnię po upływie tego czasu.

Koncesya gaśnie także, jeżeli ustanowiony w §. 3 termin ukończenia budowy i otwarcia ruchu nie będzie dotrzymany, a przekroczenie terminu nie może być usprawiedliwione w myśl §. 11 lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne, mianowicie przesileniami politycznymi, lub finansowemi.

§. 18. Administracya państwa zastrzega sobie prawo, że po upływie trzydziestu lat od dnia wystawienia dokumentu koncesyi, może w każdym czasie odkupić kolej koncesyonowaną.

Dla oznaczenia ceny odkupu, obliczone będą roczne dochody czyste przedsiębiorstwa w ciągu siedmiu lat rzeczywiście odkup poprzedzających, z tego strącony będzie dochód czysty dwóch lat najmniejpomyślniejszych, i policzony będzie przeciętny czysty dochód pozostałych lat pięciu.

Ta kwota przeciętna będzie wypłacana koncesyonaryuszom jako renta roczna w ratach półrocznych aż do upływu trwania koncesyi.

§. 19. Przy wygaśnięciu koncesyi i z dniem wygaśnięcia, państwo wchodzi bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i w używanie kolei koncesyonowanej mianowicie gruntu, robót ziemnych i sztucznych, całej ziemnej i nadziemnej budowy kolei i

wszystkich nieruchomości, jakoto: dworców, miejsc do ładowania i wyładowania, wszystkich budynków do ruchu kolei potrzebnych w miejscach odjazdu i przyjazdu, domów strażniczych wraz ze wszystkimi urządzeniami przy maszynach stałych, i wszystkimi nieruchomościami.

Co się tyczy ruchomości, jako to: lokomotyw, wagonów, maszyn ruchomych, narzędzi i innych urządzeń i materyałów o ile są potrzebne do utrzymania ruchu i do tego stósowne, z przedmiotów tych taka ilość, a względnie wartość ma przejść bezpłatnie na rzecz państwa, jaka odpowiada pierwszemu urządzeniu ruchu zawartemu w kapitale zakładowym.

Na mocy odkupu kolei i z dniem tego odkupu, wchodzi państwo za wypłatą roczną obliczonej renty bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie i używanie kolei obecnie koncesyonowanej ze wszystkimi powyżej wymienionemi, a tu należącemi przedmiotami, tak ruchomemi jak i nieruchomemi.

Tak przy wygaśnięciu tej koncesyi, jakoteż przy odkupieniu kolei koncesyonaryusze zatrzymują własność utworzonego z własnych dochodów przedsiębiorstwa funduszu rezerwowego, należących się mu aktywów, tudzież tych osobnych zakładów i budynków z własnego majątku wzniesionych lub nabytych, jakoto pieców do koksu i wapna, odlewni, fabryk maszyn i innych narzędzi, spichlerzy, doków, składów węgla i innych, do zbudowania lub nabycia których administracya państwa upoważniła go z tym wyraźnym dodatkiem, że nie stanowią części składowej kolei żelaznej.

§. 20. Gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, miało się powtarzać naruszanie lub niedopełnianie zobowiązań wskazanych dokumentem koncesyi lub ustawami, administracyi państwa przysługiwać będzie prawo, zarządzić odpowiednie ustawom środki zaradcze, a według okoliczności uznać koncesyę, nawet przed upływem trwania koncesyi, jako nieobowiązującą.

§. 21. Koncesyonaryusze przyjmują na siebie zobowiązanie, że przy obsadzeniu opróżnionych posad służbowych, będą szczególnie uwzględniać podoficerów c. k. armii którzy dobrze służyli.

Ostrzegając surowo aby nikt nie ważył się działać przeciwko postanowieniom tej koncesyi i nadając koncesyonaryuszom prawo domagania się u Naszych sądów wynagrodzenia udowodnionej szkody, udzielamy wszystkim władzom, do których to należy, wyraźny rozkaz, aby ściśle i troskliwie ezuwały nad koncesyą i wszystkimi w niej zawartemi postanowieniami.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, opatrzony Naszą większą pieczęcią, w Naszem stołecznem i rezydencyonalnem mieście Wiedniu, dnia dwudziestego pierwszego miesiąca kwietnia w roku zbawienia tysiąc ośmset siedmdziesiątym, Naszego panowania dwudziestym drugim.

Franciszek Józef r. w.



Potocki r. w.

Pretis r. w.

Distler r. w.

78.**Obwieszczenie ministerstwa skarbu z dnia 20 maja 1870,**

**względem upoważnienia pobocznego urzędu celnego II klasy w Albercicach górnych w Czechach
do postępowania wywozowego z piwem.**

Upoważnia się poboczny urząd celny II klasy w Albercicach górnych w Czechach w myśl rozporządzeń ministeryalnych z dnia 14 lipca 1858, 30 listopada 1859, 23 sierpnia 1863 i 28 kwietnia 1869 (Dz. u. p. 1858, Nr. 114; 1859, Nr. 219; 1863, Nr. 73 i 1869, Nr. 54) do postępowania wywozowego z piwem, wywożonem za linią celną z zastrzeżeniem zwrotu podatku konsumcyjnego.

Holzgethan r. w.